



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY  
DENMARK

## Markedsundersøgelse for containertrafik i Nordjylland

*Muligheder for Den Intelligente Containerterminal*

Kristiansen, Jimmi Normann; Kringelum, Louise Brøns; Gjerding, Allan Næs; Høy, Peter

*Publication date:*  
2016

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*

Kristiansen, J. N., Kringelum, L. B., Gjerding, A. N., & Høy, P. (2016). *Markedsundersøgelse for containertrafik i Nordjylland: Muligheder for Den Intelligente Containerterminal*. Center for Logistik og Samarbejde.

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

December, 2016

Jimmi Normann Kristiansen  
Louise Brøns Kringelum  
Allan Næs Gjerding  
Peter Høy

## Markedsundersøgelse for containertrafik i Nordjylland

Muligheder for Den Intelligente Containerterminal



## Indholdsfortegnelse

1. Indledning og sammenfatning .....	3
2. Undersøgelsesdesign .....	4
3. Resultater fra speditører, main line operators og agenter .....	4
Hovedresultater .....	4
Containertrafik gennem Aalborg Havn .....	5
Negativ brancheudvikling som mulighed.....	5
4. Resultater fra slutkunder .....	6
Hovedresultater .....	6
5. anbefalinger .....	7
6. Referencer .....	8

Denne publikation refereres til således:

Kristiansen, J.N., Kringelum, L.B., Gjerding, A.N. & Høy, P. (2016), *Markedsundersøgelse for containertrafik i Nordjylland. Muligheder for Den Intelligente Containerterminal*, Aalborg: Center for Logistik og Samarbejde.

Kontaktoplysninger:

Center for Logistik og Samarbejde  
Langerak 15  
9220 Aalborg Øst  
Telefon: +45 2917 6908  
E-mail: [info@logsam.dk](mailto:info@logsam.dk)

## 1. Indledning og sammenfatning<sup>1</sup>

Aalborg Havn har gennemgået en rivende udvikling i den senere tid, og har i 2015 opnået den største godsomsætning i de seneste syv år. Dette skal mestendels tilskrives en større vækst på oliehavnen, samt skibstransport af korn og foderstoffer. Imidlertid er gods i containeriseret form stagneret i udviklingen (ca. 62.000 TEU i 2014 og 2015<sup>2</sup>).

Vi har i denne markedsundersøgelse interviewet speditører, rederier og agenter, samt nordjyske kunder af søtransport i containerform. Dette har vi gjort for at finde ud af hvorfor nordjyske virksomheder i stigende grad får fragtet deres containergods fra andre danske- og tyske havne via lastbil til Nordjylland, når der er feederforbindelser til Aalborg Havn forbundet med oceanskibene i Rotterdam og Hamborg<sup>3</sup>. Hertil viser det sig at Aalborg Havn har et lovende potentiale for øget containertrafik – hvortil Aalborg Havn allerede proaktivt er begyndt at sikre endnu bedre vilkår for sine samarbejdspartnere.

Vi er blevet oplyste om at de tre vigtigste parametre for slutkunderne (importører og eksportører) af containertrafikken til søtransport er pris, fleksibilitet/hastighed og leveringssikkerhed. For dry-cargo segmentet vil der typisk være en overvægt af prisen betydning på en leverance, med forventning om at speditører og agenter/rederier kan sikre sig at der er tilstrækkeligt med equipment tilgængeligt. For reefer-segmentet er prisen på en containertransport med et oceanskib gennemsnitligt markant højere, og udsving heri er derfor mindre udslagsgivende end for dry-cargo segmentet. For denne pris forventer slutkunderne til gengæld at der er god service og at speditører yder hjælp til bl.a. told- og veterinærkontrol. Dertil ønsker slutkunderne sikkerhed for at equipment kan holde den ofte værdifulde last.

En vigtig præmis for flere slutkunder og speditører på såvel dry- som reefer-segmentet er at der er en nem adgang til en connecting port i Europa, såfremt der skulle være forsinkelser eller skævheder i forhold til oceanskibene. Derfor er det et kardinalpunkt at bevare en fleksibel og stabil forbindelse til Hamborg, så der er forbindelse til resten af Verden (særligt Østen, som har en væsentlig andel i den samlede ocean-trafik). En økonomisk attraktiv feederforbindelse mellem Hamborg og Aalborg Havn kræver hyppig trafik og en mængde gods på feederen der gør de enkelte afgangene rentable.

For at opnå øget rentabilitet på feederruten skal såvel speditører som kunder se en fordel i at benytte feederforbindelsen til/fra Aalborg Havn fremfor at trucke til/fra Aarhus Havn eller Hamborg Havn. Aalborg Havn må hertil finde innovative og fleksible løsninger for at tiltrække kunder.

Resultater og anbefalinger fra Center for Logistik og Samarbejde findes i afsnit 5.

---

<sup>1</sup> Denne rapport er en sammenfatning af en større baggrundsrapport. Baggrundsrapporten rummer oplysninger af konkurrencefælsom karakter og er derfor ikke offentlig tilgængelig. En tidligere udgave af denne rapport har været udleveret til deltagerne i to workshops på Center for Logistik og Samarbejde målrettet mod henholdsvis rederier og speditører (7. november 2016) og slutkunder (8. november 2016).

<sup>2</sup> Af disse 62.000 TEU var ca. 43.400 til/fra Grønland, 15.750 TEU til/fra feederruten til Rotterdam og 2.850 TEU ved øvrige aktører (bl.a. Bladt Industries og Siemens Wind Power).

<sup>3</sup> Feederforbindelse til Hamborg er blevet etableret i ultimo 2015.

## 2. Undersøgelsesdesign

Dataindsamlingen for Markedsundersøgelsen for Den Intelligente Containerterminal er udført af Center for Logistik og Samarbejde og Aalborg Universitet i perioden maj 2015 – februar 2016. I undersøgelsen har vi haft i alt 21 informanter, fordelt ligeligt på speditører, main line operators/agenter og slutkunder. Vi har indsamlet data gennem interviews med informanter, hvortil der var formuleret en række spørgsmål vedrørende barrierer/muligheder ved anvendelse af Aalborg Havn, og ligeledes tilknyttet til argumenter for anvendelse af andre containerhavne.

Der er indgået aftale om fortrolighed og anonymisering af samtlige informanter, og konkret data fra informanter er kun til undersøgernes kendskab. Informationen vil blive brugt i forbindelse med dannelsen af et aggregeret billede i denne konkrete markedsundersøgelse.

Undersøgelsen er eksekveret i tre trin. Først har vi indsamlet data fra vores interviewrunde med udvalgte speditører, som efterfølgende er blevet analyseret. Dette satte gang i andenrunde, hvor vi interviewede main line operators og agenter med nuværende eller potentiel tilknytning til containertrafik ved Aalborg Havn. Analysen af data herfra gav mulighed for sidsterunde, hvor vi interviewede flere slutkunder (både dry- og reefer segment) i Nordjylland, med henblik på at forstå deres behov for containertransport.

## 3. Resultater fra speditører, main line operators og agenter

### Hovedresultater

Det absolut vigtigste parameter for alle aktører er prisen. Transport af containergoods ses i flere henseender som et genusprodukt, hvorfor prisen i flere tilfælde bliver det eneste konkurrenceparameter. Dette bevirker samtidigt at flere virksomheder i transportbranchen er hårdt ramt af faldende priser på containertransport.

Aarhus Havn har den største markedsandel for containere på søtransport. Ifølge informanterne i vores undersøgelse er dette primært grundet et øget udbud af rederier i Aarhus. Ifølge informanterne kontrollerer speditørerne ca. 85% af godsordrerne, hvilket bevirker at rederierne tilpasser sig efter speditørers ønsker for trafik, hvortil flere finder fordele i benyttelse af Aarhus Havn.

Den jyske markedsandel for containertransport på sø er for Aalborg Havn 10,33% (62.000 TEU ud af 600.000 TEU) og for Aarhus Havn 70,67% (424.000 TEU ud af 600.000 TEU<sup>4</sup>). Flere aktører nævner at der er et potentiale i at benytte Aalborg Havn til nordjysk containertrafik, men det kræver at det kan indgå i nuværende setup med de samarbejdspartnere der bruges i de respektive aktørers netværk.

---

<sup>4</sup> Hertil ikke inkluderet trafik til/fra Sjælland og øerne, som samlet udgør 144.000 TEU i 2014.

## Containertrafik gennem Aalborg Havn

Både speditører og rederier nævner i flere tilfælde at Hamborg er essentiel for deres forbindelse til resten af Verden. Flere speditører ønsker en konstant forbindelse til Hamborg pga. øget fleksibilitet og mulighed for trucking af leverancer. CMA CGM etablerede en feederforbindelse mellem Aalborg Havn og Hamborg ultimo 2015, og arbejder på at få øget aktiviteten på feederen for at opnå kritisk masse ifht. oceanforbindelser. Et vigtigt vækstkriterium hertil er at rederier og speditører i stigende grad lægger trafik på forbindelsen; hvilket også vil øge den økonomiske attraktivitet ved at benytte forbindelsen.

Hvis eks. rederier i forvejen benytter en anden havn end Aalborg Havn skal et skifte til af gods til Aalborg Havn tage højde for potentielle udfordringer med equipment balance. Da der er mere balance i at benytte én terminal, vælger flere at benytte Aarhus Havn for så vidt muligt at spare på tompositionering af containere (dette betyder imidlertid at speditører i nogle tilfælde kører tomme containere tilbage til Aarhus når de er aflastet i Aalborg!)<sup>5</sup>.

Flere speditører har nævnt tidligere udfordringer med at kunne nå alle myndigheder (særligt ved ree-fere) ifht. relevant dokumentation i Aalborg. Efter vores interviewrunde har Aalborg Havn dog uafhængigt heraf været i korrespondance med SKAT, således der nu kan indgives told døgnet rundt via mail.

## Negativ brancheudvikling som mulighed

I foråret 2016 har der været en pris på mindre end 550 dollars på en dry-cargo 40-fods container fra Asien til Europa<sup>6</sup>, hvor produktionsprisen kan være op imod 1500 dollars.

Tidligere har der været meget lidt fokus på den indenlandske transportomkostning i Danmark for containere, da den væsentligste del af udgiften til den samlede transportløsning (eks. Asien-Aalborg) var på søfragten. Dette bevirkede også at flere speditører gerne betalte (og gør stadig) 2.300 kr. for en retur-trucking fra Aarhus til Nordjylland (selv om man skulle køre fra Nordjylland til Aarhus med tomme containere retur). Søfragtspriserne er imidlertid volatile og har udsigt til at forblive lave, hvilket bevirker at denne truckingudgift bliver en større del af den samlede transportudgift.

Omstillingsomkostninger for rederierne er imidlertid også nærværende. Derfor vil Aalborg Havn være nødsaget til at kunne levere en samlet løsning til rederier og speditører der tager højde for totalomkostningen forbundet med anløb til Aalborg Havn (trucking, depot, vedligehold, positionering etc.) til den samme eller end samlet lavere pris end Aarhus hvis en Aalborg løsning skulle være relevant. Dette kræver dog også at der lægges flere ordre gennem Aalborg Havn for at opnå flere stor-driftsfordele.

---

<sup>5</sup> Det bemærkes at nogle speditører over tid har været bedre til at opnå tilstrækkelig med balance på equipment ved Aalborg Havn, og derfor i aftagende grad er nødsaget til at tompositionere containere.

<sup>6</sup> Shanghai Index dog til europæisk base port ca. 700 dollars (TEU) ultimo september, 2016 grundet GRI og øgede priser på markedet.

En omstilling fra en havn til en anden vil ofte medføre en startudgift – som dog over tid gerne har mål for at give en besparelse og/eller øget fleksibilitet for leverancer. En sådan omstilling indeholder en række prislelementer. Da der p.t. er et større udbud af rederier i Aarhus Havn end Aalborg Havn kan søfragtsprisen ikke bruges som det eneste argument for at skifte havn. Hertil skal der indregnes en række andre forhold. Eksempelvis kan der være øgede koodinations- og positioneringsomkostninger ved at skifte fra eks. Aarhus Havn til Aalborg Havn, men der vil være besparelser på kørsel over tid. Der er således en række elementer som led i en totalomkostning over tid, hvor Aalborg Havn må bruge eksisterende kunder ved Aalborg Havn som business cases til at kommunikere rentabiliteten på en transportløsning gennem Aalborg Havn.

## 4. Resultater fra slutkunder

### Hovedresultater

De vigtigste parametre er pris og tid. Det er vigtigt for kunderne (både dry og reefer) at der er fast adgang til Hamborg. Dette er for at modvirke eventuelle forsinkelser eller skævheder i forhold til oceanskibene. Oftest vil en trucking fra Rotterdam til Nordjylland være meget omkostningstung (19.000-20.000 DKK), og flere kunder vil således hellere have sikkerheden i at man har mulighed for trucking via Hamborg. Derfor er Hamborg også en foretrukken connecting port for mange kunder og speditører<sup>7</sup>, hvortil den nyligt etablerede rute mellem Aalborg-Hamborg en vigtig forudsætning for at erobre markedsandele. Foruden at der skal være en fast forbindelse til Hamborg er det også vigtigt for kunder og speditører at der er flere valgmuligheder på disse forbindelser. Dette er dels så det giver en øget priskonkurrence, dels så det vil være nemmere at få feederen til at passe med den import/eksport som kunden har behov for.

I forhold til den samlede pris på en total transportløsning til en kunde i Nordjylland har Aalborg Havn naturligvis den fordel at man kan opnå en besparelse på trucking. Udgiften for trucking mellem Nordjylland og Aarhus Havn er på ca. 2.300 kr., og en trucking til/fra Hamborg på ca. 5.500 kr. En gennemsnitlig trucking pris i Nordjylland vil være ca. 1.000 kr. til/fra Aalborg Havn.

Set i dette enkle eksempel skal Aalborg Havn, for at være konkurrencedygtig på pris, således maksimalt være 1.300 kr. dyrere på den samlede transport (ifht. Aarhus) og 4.500 kr. dyrere ifht. Hamborg Havn. Ved Hamborg Havn skal der dog modregnes en kompensation på ca. 2.000 kr., som nogle speditører modtager for udebleven feederudgift.

Imidlertid er regnestykket ikke så enkelt: der kan i starten være større transaktionsomkostninger for rederierne ved at have ekstra equipment i Aalborg Havn, og der skal endvidere findes løsninger på equipment balance og topositionering af containere. Omkostningerne forbundet med equipment

---

<sup>7</sup> Aalborg Havn har i ultimo 2015 indgået aftale med CMA-CGM om feederforbindelse til Hamborg. Der er indvidere indgået samarbejde med OOCL i 2016.

balance kan over tid aftage i takt med at rederierne får sikret balance i import og eksport på feederen i Aalborg.

Mange slutkunder vælger at indgå en længere samarbejdsaftale med nogle prioriterede speditører, hvor det er speditøren der vælger den bedste og billigste løsning der matcher slutkundens behov. Hertil kan der være nogle variationer i udgifter som speditører beregner ifht. den transportløsning der er sat op til kunden på hver enkelt leverance. En samlet besparelse skal således ses i helhed i forhold til det tilbud en speditør kan give en slutkunde for en tidsbestemt kontrakt.

Fremgangsmåden for forhandling er for flere slutkunder at en længere samarbejdsaftale genforhandles med speditøren (eks. halvårs- eller helårsbasis), og slutkunder finder det ofte ikke nødvendigt at tage stilling til hvilken havn der anvendes til import og eksport. Dette er både gældende for langtidskontrakter og for de kunder som vælger at udstede tenders løbende.

Hovedkonklusionerne fra kunderne er således at en god adgang til Hamborg er vigtig, men det i øvrigt er speditørerne der bestemmer havn og transportform til oceanskibene (til den for slutkunden påkrævede tidshorisont og leverancesikkerhed).

Ved reefertrafik fremhæver enkelte kunder endvidere Hamborg som en vigtig havn, fordi der er en særdeles effektiv veterinærkontrol og smidig kontrol af varer. Således vil et vigtigt punkt for Aalborg Havn være en effektiv integration med told- og veterinærmyndigheder for at kunne flytte reefertrafik som nu truckes fra Hamborg.

## 5. anbefalinger

Baseret på interviews med speditører, main line operators, agenter og slutkunder fremhæves nedenfor de vigtigste resultater og indsatsområder.

- Der bør indgås en tæt dialog og forhandling med speditører om øget aktivitet, da disse har adgang til det meste containergoods.
- Den Intelligente Containerterminal bør tage højde for equipment balance, da der er forskel i import- og eksportmængder på de forskellige segmenter. Der skal findes gode løsninger på eventuel tompositionering og opbevaring af containere.
- Der bør fokuseres på at få øget aktivitet ved feederforbindelsen til Hamborg, da denne kan give anledning til større vækst (og mulighed for at ”flytte” kunder”).
- Aalborg Havn skal i bedst mulig omfang understøtte feederrederiets- og øvrige rederiers løbende planlægning og timing af containeranløb mellem Aalborg og Hamborg.



## 6. Referencer

Bech, Gitte Lillelund (2015): Danske Havne: Fremtidige konkurrencemuligheder. *Den Danske Banekonference 2015. 5. maj 2015 (slides 1-15)*.

Dagnæs, Lars (2007): Godstransport og logistik: Udviklingstendenser og udfordringer. Notat udarbejdet for Region Midtjylland. *Institut for Transportstudier, 1-41*.

Der Hafen Hamburg auf einen Blick. *Handelskammer Hamburg, 2015, slide 1-18*.

Det Maritime Nordjylland 2014: beskæftigelse, produktion, afledt aktivitet, vækst, arbejdssteder, skibsfart på havnene. *Region Nordjylland, Regional Udvikling, 2015, 1-28*.

Fehrs, Ingo (2012): Hinterland and Maritime Transportation: Partner's Case. *Hamburg Port Authority, Slide 1-22*.

Hamburg hält Kurs: Der Hafenentwicklungsplan bis 2025. *Hamburg Port Authority, 2012, 1-98*.

Hamburg und seine Partnerländer: Dänemark. *Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2014, 1-2*.

Schmidt, Hans Chr. (2011): Danmark som transportland i det internationale transportsystem. *Transportministeriet, 1-82*.

Nordjyllands Havne: Deres betydning og potentiale. *Niras/Region Nordjylland, Februar 2012, 1-44*.

Statistikbanken. Danmarks statistik (2016). *Erhvervslivets sektorer -> Transport -> Godstransport med skib og godstransport med lastbil*.

Transport- og Energiministeriet (2005): Godsstrømme: Kortlægning af godsstrømme til og fra Danmark. *Transport- og Energiministeriet, 1-19*.

Aarhus Havn (2016): Strategi for Energieffektiv godstransport. Hentet d. 21/5 2016 via [www.aarhus-havn.dk](http://www.aarhus-havn.dk)